

# Le "Minestrone Ketchup" de la Mère Denis

## 30 000 KMS EN 850 GUZZI CALIFORNIA

ÇA  
C'EST VRAI  
ÇA

Les critères de choix pour l'acquisition d'une moto ne se limitent hélas pas à des considérations d'ordre mécanique ou esthétique. Le facteur prix est bien sûr déterminant pour le choix ; or si le prix d'achat est connu, celui de l'entretien l'est beaucoup moins. Nous entamons avec la 850 Guzzi California, une série d'essais longue durée portant sur plusieurs dizaines de milliers de kilomètres, à l'issue desquels les propriétaires nous font part, sans aucune complaisance, des qualités et des défauts des machines qu'ils utilisent. Pour ce faire, ils nous ouvrent leurs carnets de bord et font leurs comptes. Ouvrons donc le bal avec cette grande routière : la 850 Guzzi California. Son possesseur a parcouru 30 000 km en moins d'un an. Pour nous, il la passe au crible...

**W**elcome on my Guzzi California... Such a lovely bike ». Le gros V6-twin de 850 cm<sup>3</sup> martèle en mesure cette adaptation de la mélodie « Eagles ». La position de conduite est tellement décontractée, que l'on se surprend à siffloter derrière le pare-brise ; bien utile chez nous cette feuille de plastique sur une Italienne destinée aux Américains, surtout qu'il pleut plus souvent Porte Dorée que sur le Golden Gate, et qu'aujourd'hui encore il bruine.. sur Paris. Malgré tout presque à regret, je rends cette Piémontaise de Beverley Hills à Aris son propriétaire, un barbu débouillant qui m'a dévoilé tous les secrets de sa Calif !

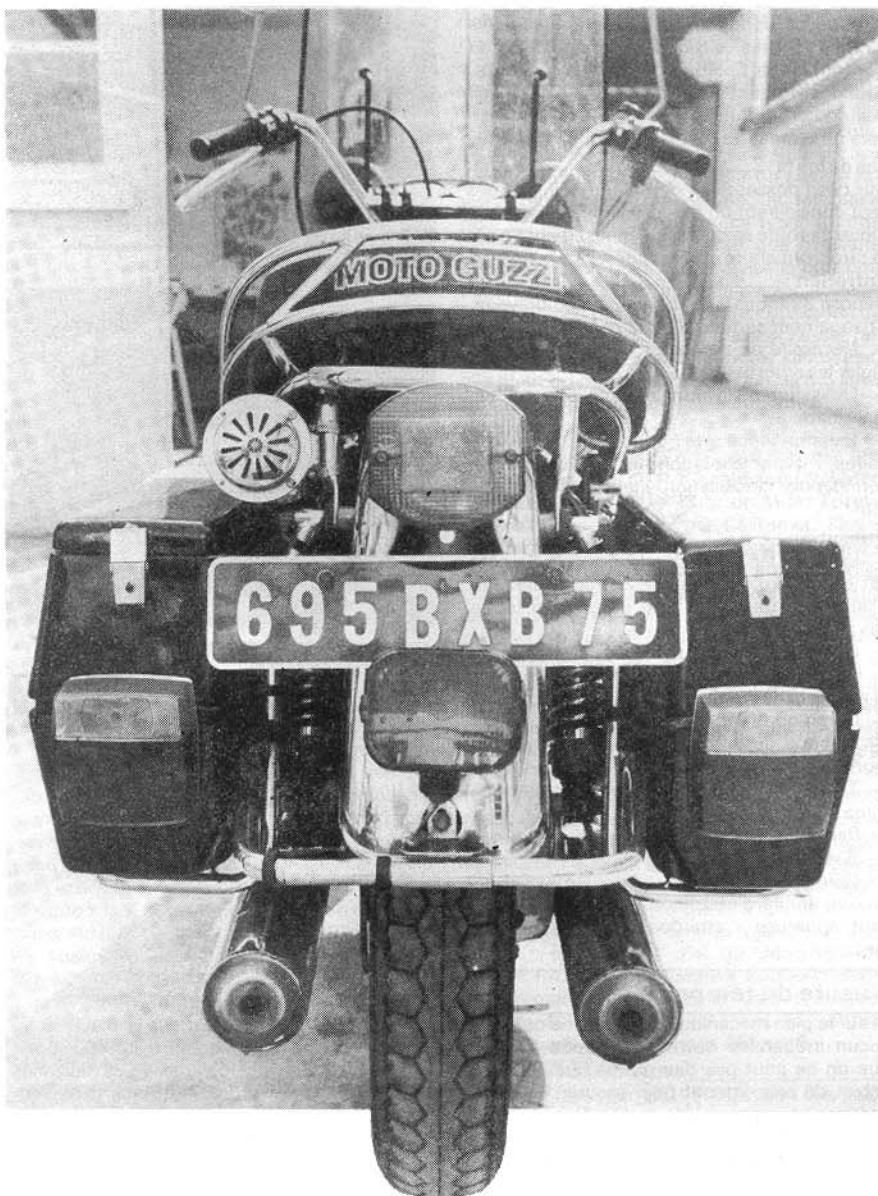
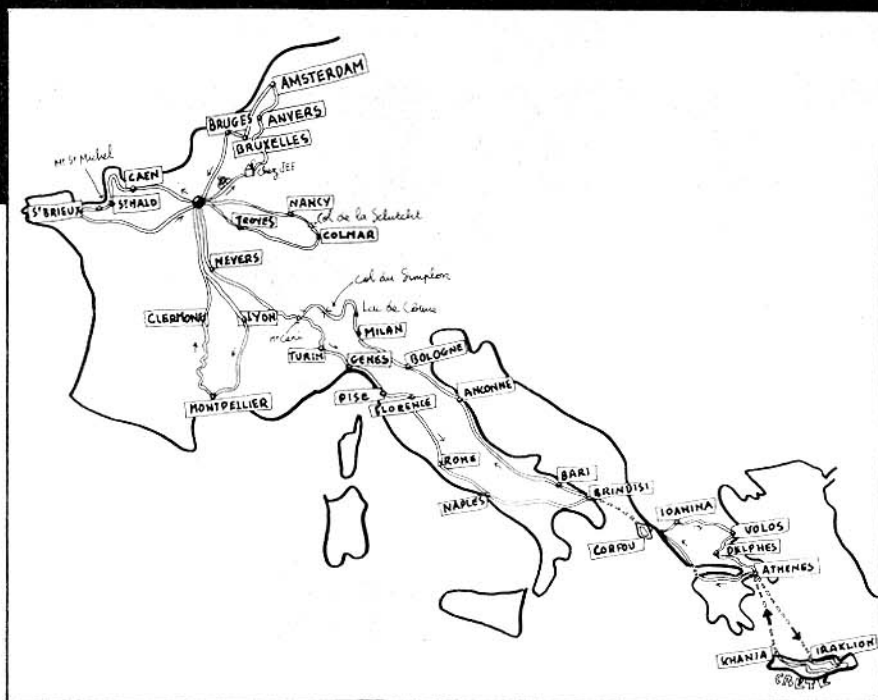
### Moto balade

Le moins que l'on puisse dire c'est que cette 850 T3 sauce américaine ne passe pas inaperçue. Noire et imposante, comme une Mamma en deuil elle inspire le respect. Aris avoue : « Les automobilistes la redoutent ; son poids, sa masse, et ses équipements sont autant de menaces pour les tôles de voitures ». Elle n'est pas si large, mais les pare-jambes, avant et arrière, les sacoches, le grand-guidon ressemblent à des ratures sur l'esquisse de la T3 : « Son poids est sécurisant pour le pilote, avec ses 270 kg, tu as le sentiment que si une voiture te touche, tu ne gicleras pas comme un vélo ; si tu tombes, serre les... jambes et les pare-cylindres feront le reste ! ». Les repose-pieds « Wagon » le grand-guidon obligent le pilote à se tenir très droit, les pieds très avant sur les plate-formes : « La position

De nuit rien à craindre !



par Ch. Gautier



très confortable, t'incite à une conduite super-cool, à vrai dire c'est presque la moto idéale pour respecter les limitations de vitesse !... A 130 sur l'autoroute tu as l'impression de pouvoir aller au bout du monde d'une seule traite, sans te fatiguer ».

Au milieu de cet équipage, le bon gros 850 paraît presque trop sage, trop discret : « Le moteur sait se faire oublier, d'autre part sa souplesse et surtout son couple permettent de rouler en bas des tours en cinquième. Il reprend doucement sans forcer ; par contre dans les situations embarrassantes si l'on rétrograde et que l'on ouvre en grand, il lâche volontiers toute sa cavalerie... Mais ce n'est pas vraiment ce que l'on attend de lui ». En fait on pourrait oublier qu'il s'agit là d'un moteur de 68 Ch qui a déjà donné les preuves de son tempérament en tenue de sport, mais il ne rechigne pas non plus au bleu de travail : « Les Guzzards, la bande de copains qui ne roulent qu'en California utilisent tous leur bécane pour bosser, et la considèrent comme une grosse utilitaire, d'ailleurs en ville, elle ne se débrouille pas trop mal dans la circulation mais la California est avant tout une grande routière : Les auto-radios ne sont pas rares sur les Calif', et ma passagère préférée sort parfois un bouquin, qu'elle lit tranquillement à 150 sur l'autoroute ».

Si la California est une moto à part, son proprio n'est pas non plus un motard comme les autres.

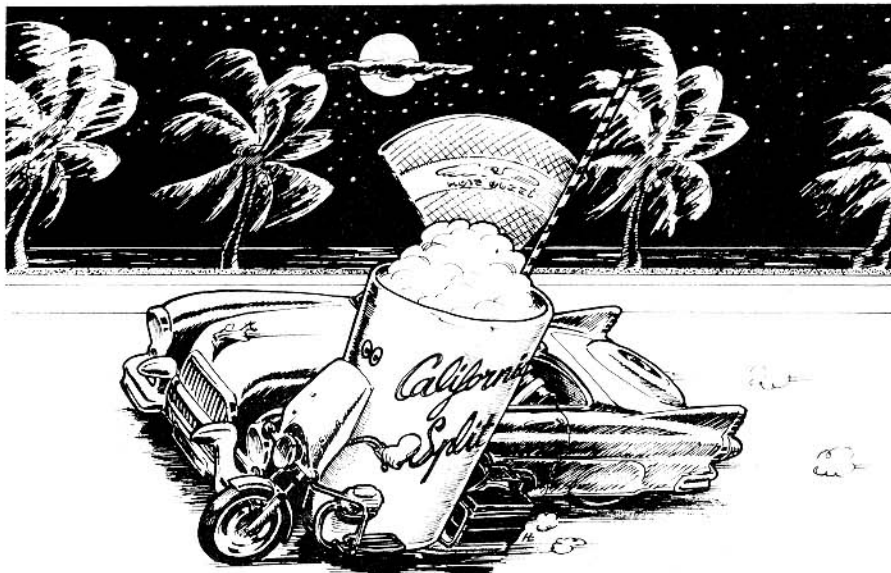
### Cool driving men

S'il roule beaucoup, le pilote de California n'a pourtant rien à voir avec l'archétype du « roule-toujours » : Barbour gluant et médaillé, Cromwell noir et barbe gelée. Il aime bien s'habiller en général d'un blouson « Perfecto » se chauffer de bottes mexicaines. Il banit l'intégral au profit, évidemment, d'un petit casque blanc de type américain ; mais il est très relax, dans sa façon de conduire et parcourt entre 25 et 40 000 kilomètres par an. Il adore trimballer un énorme attirail sur sa Calif' : « Y en un qui se balade en permanence avec sa grille de barbecue sur la moto ». Au hit-parade des motos qu'ils auraient acheté si la California n'avait pas existé on trouve la Gold Wing, la 900 Béhème, la 1000 RS, la 1000 SP ou encore la 750 Yam.

« A mon avis les raisons qui poussent un type à acheter une California sont les suivantes : la gueule d'américaine, (j'aurais même aimé une Béhème chopperisée ou une Honda CX 500 « De Luxe ») ; le fait qu'elle reprenne la « gueule » de l'Harley en étant deux fois moins chère. Pour certains c'est la réputation de la marque, pour d'autres le fait que ce soit une Italienne, et enfin d'autres encore trouvent la 850 T3 trop banale... »

Lorsqu'ils roulent en groupe les possesseurs de California se tirent rarement des bourres ; ils roulent calmement, certains en écoutant la radio, et ne détestent pas poser les repose-

Une gueule indéniable.



pieds-wagon par terre dans les virols. L'utilisateur de California n'est pas du tout un fan de vitesse ; ce serait plutôt le genre motard asagi. L'une de ses manies est de monter sans arrêt des accessoires, et pour cela tous les prétextes sont bons...

### La belle excuse !

Les possesseurs de California, comme les « Harleyistes » aiment bien personnaliser leurs machines et Aris avoue que parfois tout n'est pas indispensable : « *La sécurité a souvent bon dos, et quelques gadgets supplémentaires ne sont installés que pour la frime... Même en ayant récupéré des accessoires à la casse et en les ayant posés moi-même j'arrive à une somme assez rondelette : près de 1 500 F. Pour compenser l'éclairage défaillant de la machine à l'origine j'ai installé un bi-iodé Carello, deux longues portées, deux anti-brouillards... Tout n'était peut-être pas utile !* » Et avec ce sens de l'exagération les petites causes ont parfois de grands effets : la pose d'un rappel sonore de clignotants pour éviter de les oublier. En fait, le point mort est assez délicat à trouver en raison de la médiocre qualité des commodos. « *J'ai remarqué que de nuit, sous un orage j'avais certaine difficulté à distinguer la California qui me précédait ; eh bien j'ai installé deux feux rouges de caravane sur les sacoches et une ampoule de brouillard dans le feu rouge sur le garde-boue* ». Et si pour les spécialistes la pose d'accessoires superflus peut être source de problème de tenue de route certaines modifications sont apportées pour atténuer des défauts ; ainsi pour éviter que le pilote soit trop en arrière il faut scier le guidon d'une dizaine de centimètres de chaque côté. On peut aussi installer un compteur de « Le Mans » pour disposer d'un totalisateur journalier. Et, « au prix où est le super », il vaut mieux poser un bouchon anti-vol. Un warning est parfois pratique pour montrer que quelque chose ne va pas.

### Le pour et le contre

Après avoir étudié la California sous toutes ses coutures, nous en sommes venus à parler de ses qualités et de ses défauts. Puis les « Guzzards » ont aussi donné leur avis.

#### Les qualités :

Faible entretien, consommation réduite, ne consomme pas d'huile, sécurité et économie

dues au cardan, l'autonomie : 350 km sur autoroute, 400 sur route, 300 km en ville. La qualité de la batterie et de l'alternateur. Facilité d'accès au moteur, simplicité des réglages. L'excellent freinage et le changement aisé des plaquettes. La conduite cool au couple et la position de conduite relax. Ses équipements d'origine. Après ce tour d'horizon des qualités qui font de la California l'une des meilleures Grandes-Routières du marché surtout au niveau du coût d'utilisation voyons un peu l'envers de la médaille.

#### Les défauts :

Sur onze possesseurs de California interrogés sept considèrent qu'au-dessus de 120 km/h la tenue de route se dégrade sérieusement en solo : trois ont chuté après guidonnage.

#### Entretien :

Dépose du moteur pour changer l'embrayage. Changement ennuyeux du filtre à air.

— Nécessité de démonter les sacoches pour régler les amortisseurs.

— Utilisation de la jauge et remplissage d'huile délicats.

— Incompétence de certains concessionnaires, mais amélioration des détails de livraison depuis l'installation du nouvel importateur.

#### Utilisation :

— La selle légèrement relevée vers l'arrière fait descendre le passager vers le pilote. Par ailleurs cette selle est trop dure et ne ferme pas à clé.

— Eclairage médiocre d'origine.

— Fragilité du ressort de rappel de sélecteur. (Il en existe des renforcés).

— Commodos peu pratiques.

— Manque de précision du voyant de point mort.

— Talonnement de la fourche et des amortisseurs.

— Pare-brise fragile.

— Sacoches pas très étanches.

— Guidon trop grand.

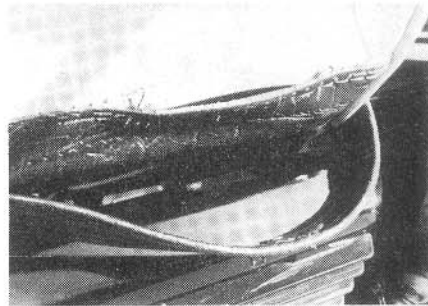
En une année d'utilisation intensive, les rides sont apparues « attardons-nous-y » un instant.

### L'usure du temps

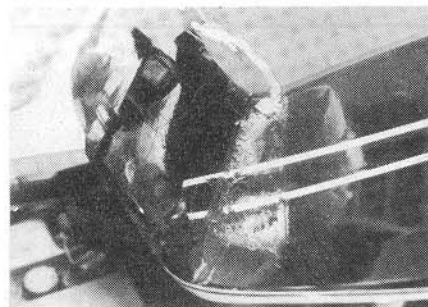
Si sur le plan mécanique, le temps ne commet aucun irréparable outrage, question esthétique on ne peut pas dire que la finition fasse l'objet de soin attentif pour assurer la longévité des chromes ou de la peinture : « Pour

## LES GUZZARDS

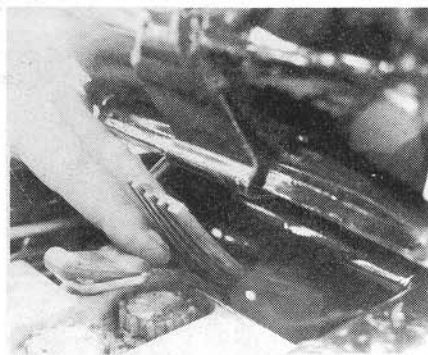
Les « Guzzards » comme ils s'appellent eux-mêmes, inconditionnels de la California ne forment pas un club mais une bande de copains qui, par l'intermédiaire d'un top dans Moto-Journal passé par Aris se sont retrouvés pour faire une balade, comme ça, à Deauville, entre amoureux de la Calif'... Depuis ils roulent ensemble, et leur conception de la moto étant semblable, ils n'engendrent pas la tristesse, loin de là ! Vous pouvez les voir tous les vendredi soirs à la Bastille devant le cinéma, c'est leur point de rencontre...



Les coutures de la selle n'ont pas tenu bien longtemps.



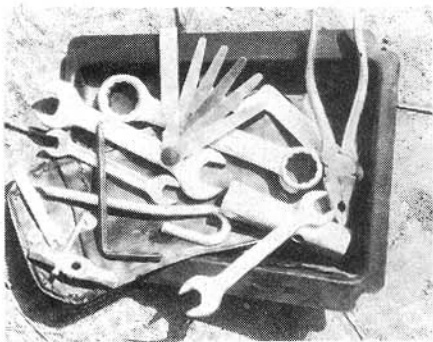
La selle a attaqué la peinture du réservoir.



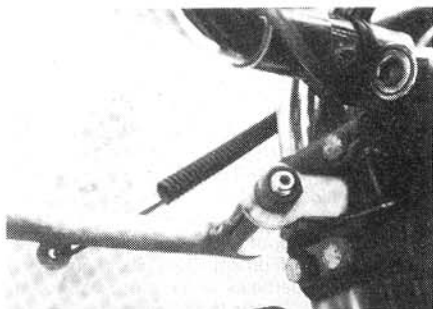
La sangle de réservoir n'a pas résisté.

*une « moto de frime », je trouve assez curieux que les chromes se piquent aussi rapidement, aux soudures, sur le guidon, ou encore sur l'arceau de selle ; de même la peinture se ternit rapidement. D'autre part, les plateaux des repose-pieds sont complètement attaqués par la rouille sous les caoutchoucs ; et pour terminer, la selle a complètement attaqué la peinture du réservoir à l'endroit où elle repose dessus, c'est assez désagréable.* Par contre le moteur n'a pas du tout souffert d'usure anormale : « *Le moteur marche de mieux en mieux, il s'est libéré vers 13 000 km... Je n'ai pas eu de pépins majeurs.* »

Voilà l'avis d'un utilisateur sur la machine au guidon de laquelle il a parcouru 30 000 kilomètres en un an. A vous de juger ! Les Italiennes ne semblent pas si fragiles que certains veulent le faire croire.



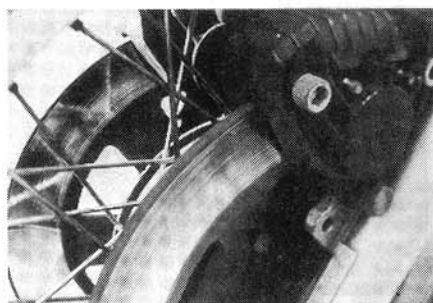
Une trousse à outils complète et de qualité honnête.



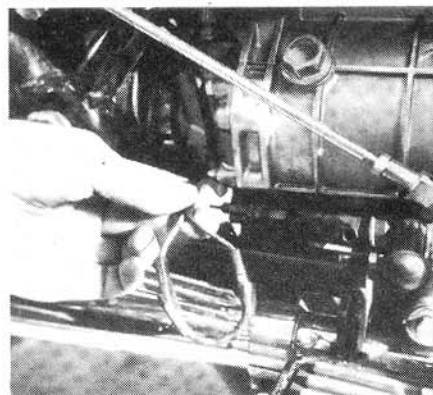
L'ergot de béquille latérale si fragile.



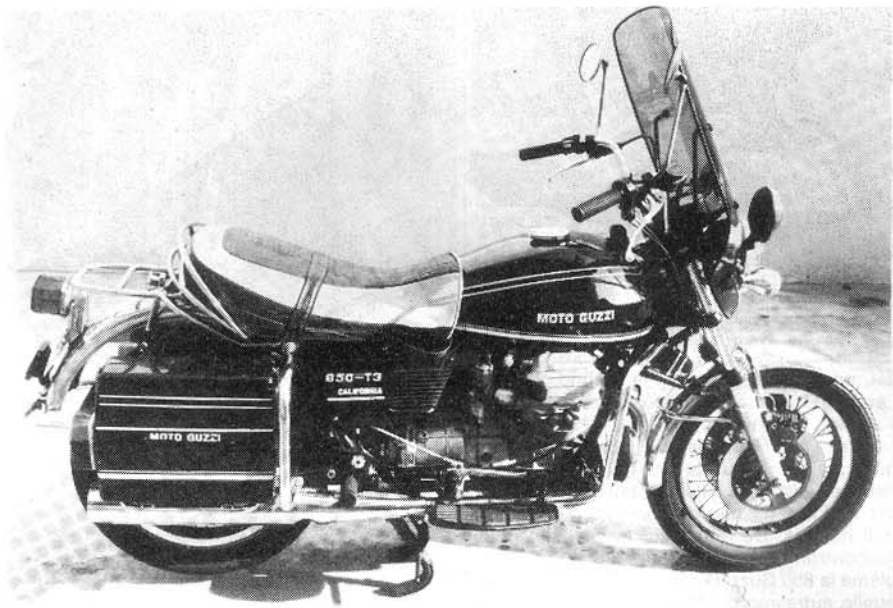
Sous le caoutchouc: la rouille.



Les disques en fonte rouillent sous la pluie cela n'empêche pas le freinage d'être des plus efficaces.



La parade à la panne du système de verrouillage de sécurité à l'embrayage: relier les fils pour les maintenir en contact.



## TRANCHES DE VIE

**A**ris, maintenant nous résume les grandes étapes de sa vie commune avec sa belle Italienne, et ouvre son carnet de bord. Ressortant ses factures, il a fait le bilan de l'entretien de sa California; précisons cependant qu'il a lui-même effectué certains travaux de mécanique à la portée de tout Guzzistes. Aussi la main d'œuvre n'entre-t-elle pas toujours en ligne de compte dans ces calculs. En additionnant les frais de ces « six tranches de vie », nous avons pu établir un prix de revient kilométrique qui servira de référence pour les prochains essais de ce type. Afin de simplifier les comptes et pour une meilleure compréhension nous avons divisé la consommation globale de la California par six, aussi ne la verrez vous pas varier suivant l'utilisation de la machine. Son appétit fut d'ailleurs assez raisonnable, puisque sur trente mille kilomètres, elle n'eut en moyenne besoin que de 6,5 litres de super pour parcourir cent kilomètres.

### 0 à 5000 KMS:

325 litres de super : 871 F, révision des 500 kms : gratuite, 65,40 F d'ingrédients. Révision des 1 500 kms : 250 F (3 h. de MO). **Total : 1186,40 F.** « J'ai reçu ma California, l'hiver dernier en décembre. Le rodage effectué dans des conditions difficiles m'a permis d'apprécier d'emblée la qualité et l'efficacité des équipements. Le pare-brise notamment est utile pour se protéger de la pluie, et le vent n'arrive pas directement sur le pilote. Bloqué par la neige à soixante kilomètres de Paris, j'ai tout de même pu rentrer chez moi en enroulant un câble autour de la roue arrière. La moto tient assez bien sur la neige et le freinage intégral s'avère être un précieux allié... Mais cela ne m'a pas empêché d'éprouver la robustesse des pare-jambes et des pare-sacoques. Cette chute à basse vitesse n'a entraîné aucun dégât important : à peine quelques éraflures. Quant à moi, j'en fus quitte pour quelques égratignures, tout heureux de ne pas être coincé sous la moto. Mais au moment de relever la California : impossible ! J'ai dû demander de l'aide ! Profitant des longues soirées d'hiver, je commence à équiper la Calif : longues portées anti-brouillards viennent au secours d'un optique d'origine assez décevant ».

### 5 000 à 10 000 kms

325 litres de super : 871 F. Révision des 5 000 (vidanges, boîtes et pont, joints) : 194,50 F.

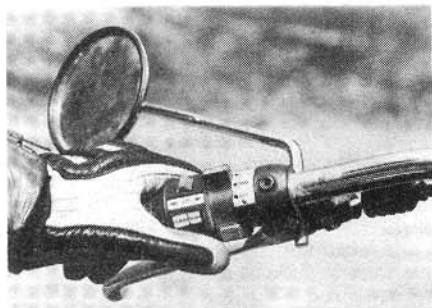
### Total : 1065,50 F.

« Lentement les beaux jours arrivent, la California se sent attirée par les grands espaces. A un train de sénateur, nous prenons l'autoroute pour la première fois, en direction de Montpellier. J'apprécie ses qualités d'avaluseuse de bitume ; en cours de route je m'aperçois que la sangle du réservoir s'est rompue. Un système de fortune nous permettra de rallier Montpellier sans encombre. Progressivement, j'accélère, mais à haute vitesse, j'ai la fâcheuse impression que la roue avant ne fait que lécher la route. Cette remarque me sera d'ailleurs confirmée par d'autres Guzzistes. Arrivé dans la capitale languedocienne, je pose par acquit de conscience des déflecteurs sur les pare-cylindres, avec autant d'effet me semble-t-il qu'un spoiler sur une 2 Ch... Le retour se fait sans encombre par les routes d'Auvergne où je me surprends à déhancher comme un beau diable pour prendre l'angle. La California se pique au jeu et s'en tire bien, mieux que son encombrement pourrait de prime d'abord le laisser penser. Rentré à Paris, le démarreur reste insensible à mes supplications et mes menaces ; et c'est à la poussette (mais si, mais si) qu'il me faut la mettre en route, car de Kick monsieur sur cette moto, point... Las de cette gymnastique matinale, je cherche la faille et la trouve : le système de sécurité qui interdit l'utilisation du démarreur sans être débrayé se croise les bras. Les fils chargés de faire contact lorsque l'on tire l'embrayage sont tellement détendus qu'ils ne se touchent plus. Il suffit de relier les deux fils entre eux, et « que vogue la galère... »

### 10 000 à 15 000 kms

Essence : 325 litres : 871 F. Révision gratuite des 10 000 kilomètres : 250 F (ingrédients plus joints). Pneu arrière (sans MO) : 196,90 F. Deux jeux de plaquettes (quatre du freinage intégral, sans MO) : 120 F. **Total : 1637,90 F.**

« Les congés se rapprochent, mais les beaux jours n'arrivent pas pour autant. Parti pour la Bretagne, je roule pendant plus de trois cents kilomètres sous la pluie. La Calif ratatouille ; je m'arrête pour changer les capuchons de bougie d'origine pour des Lodge plus étanches (12 F pièce) (...). Sur les routes grasses ou les surfaces un peu délicates, le freinage est très bon et sans danger. Au pied, on se sert d'abord du freinage intégral, puis si besoin



Des commodos bien peu pratiques et peu sérieux d'aspect.

est, on « complète » avec le second disque à l'avant. On évite ainsi toutes les mauvaises surprises des revêtements un peu vicieux. De retour par le Mont Saint Michel, je constate que quelques gouttes ont réussi à pénétrer dans les sacoches. Rien de très grave, mais il est toujours un peu désagréable d'enfiler un pull humide. De retour sur la capitale, nous rencontrons quelques bouchons ; sans problème la 850 Guzzi se glisse comme n'importe quelle autre moto entre les files de voitures compactes... Mais il est impossible de tourner à un angle droit devant une voiture pour changer de file sans garder le souvenir d'un pare-choc sur les sacoches. 13 000 bornes le pneu arrière est mort, je le change relativement aisément ; je profite de cette séance de mécanique pour installer deux feux arrière de caravane sur les sacoches et une montre sur le tableau de bord. Le tout récupéré pour une centaine de francs dans une casse ».

#### 15 000 à 20 000 km

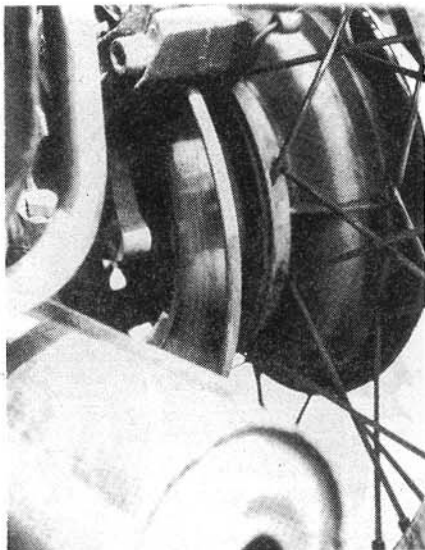
Essence : 325 litres de super : 871 F. Une vidange sans MO + mécanique diverse. **Total : 911,50 F.**

« J'ai la bougeotte... Avec plusieurs copains rencontrés à l'occasion d'un week-end à Deauville on a formé les « Guzzards » : on ne roule qu'entre possesseurs de California ! On a mis plusieurs voyages sur pieds dont un à Gerardmer ; nous sommes aussi partis en Alsace à sept calif. Nous avons franchi le Col de la Schlucht sans aucune difficulté et en règle générale nous n'avons rencontré aucun problème particulier en montagne. Au retour mon soufflet de cardan expire (14,72 F) je le change moi-même et c'est reparti ! (...). Un peu plus tard ce sera au tour de l'ergot de béquille latéral de déclarer forfait. Cette petite pièce à treize balles m'obligera à chaque arrêt à béquiller la Guzzi chargée comme un mulet sur la centrale ; sans commentaire... (...) Toutefois, la Guzzi roule toujours sans me poser trop de soucis, sa consommation reste fort acceptable, elle n'atteint jamais les sept litres. La simplicité des réglages me permettent de régler moi-même des culbus un peu trop bruyants : 0,22 mm à la soupape d'échappement autant à l'admission, moteur froid et piston au point mort haut et voilà ! Ça peut aider lorsque en pleine campagne le moteur se met à surchauffer, de n'avoir que les cache-culbuteurs à démonter, un écrou et une vis à desserrer, une cale à glisser pour obtenir le jeu nécessaire et de repartir en toute quiétude... »

#### 20 000 à 25 000 kms

Essence : 871 F. Révision des 20 000 km ; cartouche, boîte et pont : 350 F. Pneu avant : 232 60 F. Pneu arrière 196,90 F. Jeu de plaquette complet (six plaquettes) : 178,20 F. (sans MO). **Total : 1827,70 F.**

« Voilà le mois de septembre, on va enfin pouvoir partir en vacances : direction la Crête soit 8 500 km. Avant le départ je change les deux pneus, les plaquettes : la California est fin prête. Les sacoches sont pleines, les duvets et la tente sont solidement arrimés sur le porte-



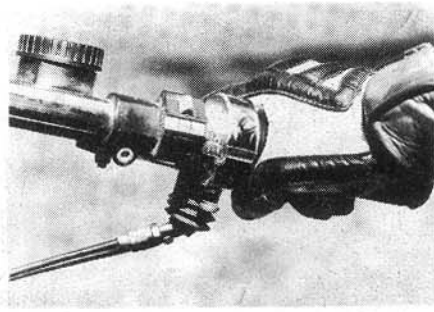
Il faut démonter les sacoches pour changer la tension des ressorts d'amortisseur et remplacer les plaquettes du frein arrière.

bagage. Avec son immense sacoche de réservoir, la moto ressemble à un dromadaire (elle en a l'appétit). Après un véritable exercice de voltige, ma passagère est enfin assise. Chargée la California reste maniable, mais méfiance, 270 kg, plus les bagages et à deux, à basse vitesse la conduite est des plus délicates. Par de petites départementales et le Col du Mont Cenis, nous arrivons en Italie. Se sent-elle chez elle ? L'indice d'octane dans l'essence est-il supérieure ? Toujours est-il que le moteur marche de mieux en mieux. Pise, Florence, Sienne, Rome, Naples, les paysages de carte postale se succèdent, Brindisi, nous embarquons pour Corfou, un petit tour de l'île et direction Igoumenitsa. L'une des constantes des routes grecques est qu'elles sont goudronnées et que sans aucun avertissement elles se transforment en rocaïlle ou en terre de préférence juste après un virage. Delphes, Athènes, nous embarquons pour la Crête. A l'arrivée je retrouve tous les fils arrachés... Plus de contact. Sparadrapp et vroumm c'est reparti ! Quelques instants plus tard je découvre le fin mot de l'histoire : ma sirène d'alarme s'était déclenchée seule sous les mouvements du bateau. Des marins pour l'arrêter ont arraché tout ce qui dépassait... Heureusement le reste du faisceau était intact ! (...) La Crête n'a que très peu de route goudronnée et il faut parfois recourir à la position trial pour continuer à progresser dans les pierres ou sur la terre meuble... Inutile de vous dire que cela tient de la haute voltige ! Là encore j'apprécie le freinage intégral dans les descentes gravillonnées, où il faut faire preuve d'une grande douceur pour ne pas coucher la moto ».

#### 25 000 à 30 000 km

Essence : 871 F. Huile (env. 50 F). **Total : 921 F.**

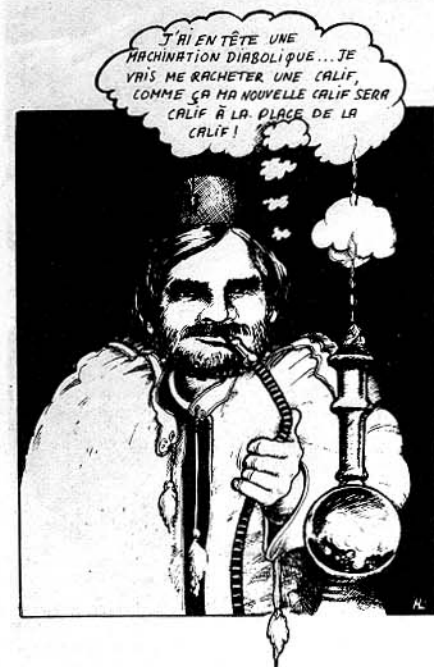
« Le temps de faire une vidange et un millier de kilomètres et il faut déjà penser à rentrer ; la première partie du retour s'effectue en bateau. Sous le poids des bagages, pour la seconde fois l'ergot de béquille latérale se casse... Et la moto tombe lourdement ; le cli-gnotant gauche n'y résiste pas. Débarqués en Italie, nous remontons par la côte Est, puis vers la Suisse, nous traversons le Beaujolais avant de retrouver Paris. Depuis nous avons retrouvé le train-train quotidien après ce voyage qui, si je ne me trompe pas dans mes calculs, nous aura coûté environ 4 000 F. Les week-ends à la campagne aidant, j'ai gentiment atteint le seuil des 30 000 km sans trop



m'en rendre compte, en moins de douze mois.

#### Le verdict : 0,55 F au km.

Vous venez de le lire : pour parcourir 30 000 km, Aris a dépensé 7 500 F. Mais pour obtenir un prix de revient au kilomètre, il faut encore ajouter le montant de la prime d'assurance : 2 200 F et l'argent que la moto a perdu à l'argus. Bien que n'étant pas encore vendue, on peut néanmoins penser que celle-ci peut l'être aux alentours de 15 000 F soit une somme de 7 000 F à ajouter en amortissement. Tout ceci additionné nous donne un prix de revient de 16 700 F, soit pour les trente mille kilomètres parcourus 0,55 F du km. Quel bilan nous réserverons les superbikes et les motos de prestige ? Surprise... mais la connaissance du prix de revient au kilomètre pour toutes les motos sera fort intéressant !



#### LES PRIX (TTC AU 20.10.1978)

##### Les prix TTC :

Couvercle de classe : 60 F 61.  
Silencieux : 320,16 F.  
Filtre à air cartouche : 17,93 F.  
Vilebrequin : 1117,87 F.  
Piston : 257,40 F.  
Câble d'embrayage : 67,40 F.

##### Le prix de la chute :

Réservoir : 1148,89 F.  
Fourche complète : 2 200 F.  
Compteur : 244,74 F.  
Phare complet : 491,83 F.  
Pare-brise complet : 562,07 F.  
Clignotant av. : 90,35 F.

Importateur : Seudem, 12, rue d'Alsace, Levallois.  
Guzzi California : 22 000 F.